

Zeitschrift: Vom Jura zum Schwarzwald : Blätter für Heimatkunde und Heimatschutz

Herausgeber: Fricktalisch-Badische Vereinigung für Heimatkunde

Band: - (2002)

Artikel: Verkehrsgeschichte

Autor: Schwendemann, Franz

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-914048>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Historische Verkehrswege: Römerstrassen und historische Rheinschifffahrt

Auf der *Tabula Peutingeriana*, der mittelalterlichen Kopie einer verschollenen römischen Strassenkarte, ist als einzige Transitachse durch den Raum Fricktal – Hochrhein der Weg über den Bözberg eingetragen. Dies bestätigt Franz Xaver Bronner in seiner 1844 verfassten Aargau-Monografie mit dem Hinweis: *Schon die alten Römer hatten eine grosse Heerstrasse über diesen Berg, der bei ihnen Mons Vocetius hieß, zwischen Augusta Rauracorum und Vindonissa angelegt.* Als Entfernungssangabe zwischen Augst und Windisch sind auf dieser ursprünglich 1600-jährigen Karte und im römischen Strassenverzeichnis *Itinerarium Antonini* 22 Leugen = 48,8 km (1 Leuge = 2222 m) eingetragen.

Entgegen der geografischen Rahmenbedingungen unseres Raumes, die eigentlich dem Reisenden den Flussweg durch das Hochrheintal und das untere Aaretal vorzeichnen, fiel der Blick der frühen Wegebauer schon bald nach dem 1. Jahrhundert n. Chr. bei der Handelsverknüpfung Oberitaliens und der Oberrheinlande auf den niedrigsten Juraübergang im Aargau, den Weg über das Bözbergplateau (569 m), als Direktverbindung vom römischen Hauptverkehrsknoten Windisch nach Augst. Belege aus römischer Zeit für diesen wichtigen Handelsweg sind die kaum übersehbaren, mannshohen Steinsäulen als Entfernungshinweise, die an der Bözbergroute in Augst und Mumpf die Jahrhunderte überdauert haben, sowie die teilweise belegbaren Annahmen zum Bözbergstrassenverlauf durch archäologische

Beweise in Kaiseraugst, Stein, Frick und Effingen. Ein Karrgeleiseweg im bewaldeten Teil des Windischtals zwischen Effingen und Alt-Stalden wurde 1922 freigelegt. Obwohl der Weg im Blatt 1069 Frick der Landeskarte der Schweiz als Römerstrasse eingetragen ist, fehlen eindeutige Befunde, dass die in den harten Kalk eingehauenen Geleise zur Überwindung der Pass-Nordseite schon aus römischer Zeit stammen. Doch sicher ist, dass diese Wegstrecke, die auf das Gasthaus Bären an der Passhöhe in Alt-Stalden zuführt, eine der ältesten der mehrfach wechselnden, komplizierten Linien der Bözbergroute ist.

Im Abschnitt Stein-Effingen dagegen ist die Linie durch die jeweilige Hauptstrasse in den Ortschaften im Talboden vorgezeichnet. Ausserorts sind die alten Weggenerationen durch Verbreiterungen und Neubauten überdeckt. Eine Ausnahme bildet die noch bis Mitte des letzten Jahrhunderts benutzte Trasse durch das Gewann Langenfeld, heute zwischen SBB und A3, südwestlich von Oeschgen.

Für sperrige Massengüter hat bereits früh der Hochrhein seine bedeutsame Rolle gespielt, dem in diesem Buch ein eigenes Kapitel gewidmet ist. Schifffbare Flüsse galten als Reichsstrassen. Sicher war der mühsame Transport gegen den Strom wesentlich weniger ausgeprägt als die Fahrt flussabwärts mit anschliessendem Weiterverkauf der leichten Boote als Brennholz. Aus den Zollordnungen und den Zolltarifen des Mittelalters ist bekannt, dass die Salzfuhrten aus Salzburg, Bayern und Lothringen die wichtigste Last auf den Hochrhein-Waidlingen und Nauen war. Für die sog. Bergfahrt wurden die Boote von ihren Schiffern, die flussparallel auf Treidelpfaden gingen, mit Sei-

len gezogen. Aber selbst diese tagelange Schinderei rhein- und aareaufwärts wurde im Mittelalter meist dem unsicheren Karrenweg auf notdürftig instand gehaltenen Wegen vorgezogen. Tarife für den Durchlass von Schiffen durch die Stromschnellen von Laufenburg aus dem Jahr 1401 bezeugen, dass der Hochrhein damals von Schiffen aus Schaffhausen, Bern, Freiburg im Uechtland, Zürich und Luzern befahren wurde. Mit dem Bau besserer Wege wurden Waren vom Rhein abgezogen; es verblieben nur noch die Massengüter Salz, Eisenerz und Holz, bis auch der Bahnbau auf beiden Seiten des Hochrheins für sie zu einer tödlichen Konkurrenz wurde.

Auch der besonderen Form der Längsschiffahrt, der auf dem Hochrhein wichtigen Langholzflösserei, ist in diesem Buch ebenfalls ein eigenes Kapitel gewidmet. Sie kam in grösstem Umfang im 15. Jahrhundert auf, als auch die Schiffahrt ein wirtschaftlicher Faktor war, und erlosch mit dem Bau des Rheinkraftwerkes Ryburg-Schwörstadt ohne Flossgasse. 1927 kam das letzte Hochrheinfloss in Basel an.

Erz- und Kohlwege

Die Eynwohner ernehren sich zu gutem Theil von dem Eysen das man schmelzt, aber das Ertz gräbt man im Frickthal auss einem Berg, trägt ein jahr und alle jahr 20.000 Gulden. Es gibt gemeldter Berg so viel Ertz, dass man dreyzehn Hämmer darzu braucht. 1544 weist Sebastian Münster in seiner *Cosmographia universalis* bei der Beschreibung von Laufenburg und seiner Eisenindustrie auf die engen verkehrlichen Beziehungen zwischen den Eisenerzgruben auf dem Fürberg zwischen Wölflinswil und Herznach

und den Hammerschmieden am Hochrhein hin. Mit einspännigen, zweirädrigen Fuhrwerken wurde das Fricktaler Doggererz, das sog. Stuferz, über eine Entfernung von mehr als 15 km an den Rhein gekarrt. Die Industrialisierung seit dem 12. Jahrhundert und der über Jahrhunderte bedeutsame Erzweg sind nur noch in wenigen Beispielen erhalten: Für den Erztransport vom Fürberg herab nach Oberfrick mussten Hohlwege angelegt werden, die im unteren Teil noch erkennbar sind. Das IVS (Inventar Historischer Verkehrswege der Schweiz) berichtet, dass zwischen Oberfrick und dem Chremet bei Eiken der Erztransport den Hauptverkehrswegen folgte, *danach führt ein von der Landstrasse getrennt verlaufender «Karrenweg» über Kaisten nach Laufenburg.* Böschungsrelikte werden als Teile der alten Weganlage gedeutet. Am Wegrand beim Seehübel in Kaisten steht ein restaurierter Eisenröststadel als Erinnerung an den fast verschollenen Erzweg vom Fürberg nach Laufenburg. Die Eisenhütten und Hammerwerke am Fuss des Hotzenwaldes waren neben dem Eisenerz und der Wasserkraft auf riesige Holzmengen angewiesen: Zur Gewinnung von einem Zentner Holzkohle waren rund fünf Zentner luftgetrocknetes Kohlholz erforderlich. Zur Herstellung von einem Zentner Masseleisen wurden im Rennofen bis zu 3,5 Zentner Holzkohle verbraucht. Darüber hinaus ist auch davon auszugehen, dass bei der Scheitholztrift in den felsigen, weglosen Felsschluchten viel Holz verloren ging. Es muss deshalb angesetzt werden, dass für einen Zentner verkaufsfähige Eisenwaren etwa die zwanzigfache Holzmenge benötigt wurde. Die harte Formulierung vom *waldvernichtenden Gewerbe* ist damit durchaus berechtigt.

Der erste überörtliche und wirtschaftlich wichtige Weg im Hotzenwald war aus heutiger Sicht die als Kohl-, Holz- und Bausteinweg genutzte Verbindung von Hottingen nach Laufenburg, etwa in der Lage der heutigen Landesstrasse L 151 von Hottingen bis südlich Oberhof und der Kreisstrasse K 6543 von Oberhof bis Laufenburg. Vom Süsshof (ostwärts von Hottingen) führt ein Kohlweg steil aufwärts in den Wald und überwindet die Vorwaldverwerfung. Er erinnert als tief ausgefahrener, abschnittsweise gepflasterter Hohlweg (Steinplattenweg) an die frühen Holzkohlentransporte. Dort, wo dieser Karrenweg das Hochsaler Wuhr auf einem Steinbrückchen quert, erinnert ein Buntsandsteinkreuz an einen tödlich verunglückten Holzkohlenfuhrmann: *INRI 1803 DEN. 21 NOVEM. IST: ALHIER: JOSEPH: HUBER VON: SEGETEN: VERKARET. WORDE GOT. GEBE IHME DIE. EWIGE RUH.* Die Holzkohle wurde aus Holz gewonnen, das man durch Scheitholztrift beschaffte und auf Kohlplätzen in Meilern verkohlte, oder die Kohle wurde auf Kohlplätzen in den Wäldern erzeugt und in zweirädrigen Karren mit einem korbstigen Aufbau aus Weidengeflecht, den so genannten Kohlenchratten, zu den Eisenwerken im Hochrheintal geführt.

Die rheinparallelen Strassen unter besonderer Berücksichtigung der beiden Laufenburg und die Autobahn A 3 – vom mittelalterlichen Karrenweg zur computergesteuerten überregionalen Fernstrasse

Der Rheinübergang in Laufenburg, an strategisch günstiger Stelle am schmalsten Flussab-

schnitt unterhalb des Bodensees, wurde 1207 urkundlich erstmals erwähnt, reicht aber vor das 13. Jahrhundert zurück. Der Fluss, der sich in Laufenburg tosend den steilen Gneishängen der Schwarzwaldsüdabdachung entlang drängte, zwang Einzelreisende, Reiter und Karrenlenker, hier die Flussufer zu wechseln. Wer von Basel nach Osten hochrheinaufwärts musste, nutzte den so genannten Zurzacher Weg: Er wechselte in Rheinfelden auf die linke Rheinseite, querte in Laufenburg erneut den Fluss und erreichte Waldshut bzw. die Koblenzer Fähre rechtsrheinisch. Ziel war häufig Zurzach und seine Messe, die wieder linksrheinisch angefahren wurden. Für den Landverkehr parallel zum Hochrhein wurde immer die Seite genutzt, deren Wege weniger schlecht waren.

Die linksrheinische *mehrere Stadt* Laufenburg wurde im Mittelalter aus westlicher Richtung vom Abgang der Bözbergstrasse in Stein etwa in der Strassenlage wie heute erreicht: Der Verkehr gelangte von Westen kommend über das Obere Tor = Wasenturm oder am Ostrand des Schlossberges entlang durch das Markttor = Bärenturm in die Stadt. Der lange Zeit sehr schlechte Weg Richtung Koblenz führte vom ehemaligen Markt- oder Bärentor aus nördlich des Kapuzinerklosters am alten Friedhof entlang nach Osten. Erst 1843 beschloss der Kanton Aargau, eine neue Strasse von Laufenburg nach Koblenz längs des Rheins zu bauen. Die Baumassnahme wurde 1844 begonnen und 1846 in Verkehr genommen.

Das grösste Hindernis rechtsrheinisch zwischen Basel und Zurzach bildete die Steil- und Engstelle zwischen Rhina und Laufenburg und der Mangel an gesicherten Passagen über die

Hochrheinnebenflüsse. Lange Zeit war der Übergang nur durch Furten und primitive Stege für Fussgänger sichergestellt. Bei Hochwasser war der Verkehr immer unterbrochen. Trotzdem ertranken Reisende, Postillione und Pferde. Ganze Fuhrwerke wurden von hochgehenden Schwarzwaldbächen mitgerissen. Erst nach 1750, als der rechtsrheinische Weg von Basel nach Schaffhausen von der Kreisversammlung als *Haupt-, Land- und Commercialstrasse* anerkannt worden war, begann Österreich, die fehlenden Brücken in seinem Gebiet (Wylhlen, Herten, Warmbach, Nollingen, Murg, Rhina, Laufenburg, Hauenstein, Albert, Kiesenbach, Dogern und Waldshut) zu bauen. Es blieb aber die unzumutbare Steilstrecke zwischen Rhina und Laufenburg: Sie führte von Rhina kommend über die heutige Zimmermannstrasse hinauf zum Bückle (Gasthaus Krone), weiter aufwärts bis zur Mülehaldentreppe und dann steil hinab zur heutigen Bahnhofstrasse und durch das ehemalige Eselstor auf die Hauptstrasse im Städtle oder zur Rheinbrücke. Ostwärts des heutigen Rathauses verließ die Landstrasse Richtung Waldshut auf der heutigen Andelsbachstrasse abwärts und über die schmale Andelsbachbrücke.

Die Sorge, dass der Weg von Laufenburg ostwärts zuerst auf Aargauer Gebiet verbessert und neu trassiert werden könnte, wodurch sich der Verkehr von Basel bis Schaffhausen insgesamt zum Nachteil Badens auf das linke Rheinufer verlegen könnte, führte im Juli 1812 zur grossherzoglichen Anordnung: *Unter möglichster Beibehaltung des alten Weges eine Hauptstrasse von Warmbach bis Kleinlaufenburg herzustellen.* Die Strassenbreite wurde auf 24 Fuss fest-

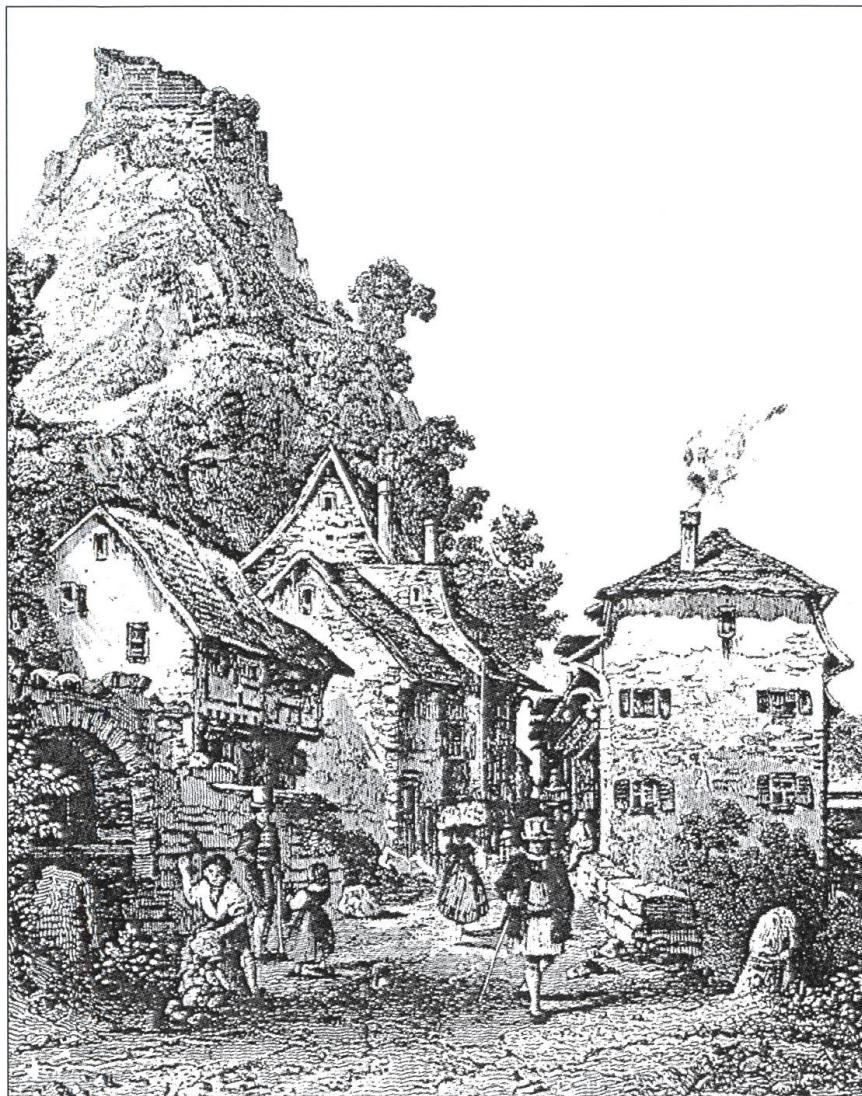
gesetzt. Der grösste Teil der Arbeiten wurde zwischen 1812 und 1814 durchgeführt. Die Brücken über die Murg und die Steina folgten unter der Oberbauleitung von Johann Gottfried Tulla erst 1817 bis 1820. Anschliessend wurde der Neubau in den Staatsstrassenverband aufgenommen. Zu den schwierigsten und teuersten Arbeiten zählten 1812 die Fels sprengarbeiten zwischen Rhina und Laufenburg, die von Bergleuten aus den aargauischen Erzgruben durchgeführt wurden.

Nach diesem ausserordentlichen Strassenbauengagement, das im ersten Kostenvoranschlag mit 34 688 Gulden (fl), bald darauf mit 60 000 fl angesetzt worden war, wurden für den gesamten rechtsrheinischen Aufwand zwischen Warmbach und Kleinlaufenburg von 1812 bis 1820 203 900 fl abgerechnet. Es folgten in den nächsten Jahrzehnten noch kleinere Korrekturen. Was nun vom Handel und den Postwagenkursen angenommen wurde, stellte das Militär längst nicht zufrieden, denn der französische General Guilleminot hielt schriftlich fest: *Man kann auch auf dem rechten Ufer von Basel nach Lauffenburg mit Wagen und Geschütz fahren, allein der Weg ist sehr schlecht!* Als kleinere Verbesserungen sind in den Strassenbauakten von Mitte des 19. Jahrhunderts noch festgehalten:

- 1839 Erweiterung der Strasse in Hauenstein – 700 Gulden
- 1850 Verbreiterung bei Hauenstein mit dem Hinweis, *diese Strasse durch Hauenstein war durch Misthaufen und Schweinestallungen auf 10 Fuss eingeeengt (Abb. 1)*

Mit der Begründung, dass der Bau der Badischen Eisenbahn von Basel bis Waldshut bevorstehe, wurden nach 1850 dringend not-

*Abb. 1: Hauenstein DE mit Burgruine.
(Bild: Stahlstich von
R. Dawson aus «Badenia,
badisches Land und Volk»,
Bd. III, 1843)*



wendige Korrekturen an der Strasse mit 12 bis 15 Prozent Gefälle in Laufenburg (100 000 fl Kostenvoranschlag) als auch in Hauenstein (34 000 fl Kostenvoranschlag) unterlassen. Der Abschnitt von Basel bis Waldshut wurde sogar nach dem Bahnbau aus dem Staatsstrassenverband ausgeschieden, zurückgestuft und nur noch in das Verzeichnis der *unterstützten Vicinalwege* aufgenommen. Erst 1868 erhielt die rechtsrheinische Strasse zwischen Grenzach und Jestetten wieder den Status einer Landstrasse.

Erste Verkehrszählungen im Hochrheingebiet sind aus dem Jahr 1856 bekannt: Zwischen Säckingen und Waldshut wurden damals 106 Zugtiere pro Tag ermittelt. Zum Vergleich: Zwischen Säckingen und Wyhlen wurden 50, zwischen Waldshut und Tiengen 178 Zugtiere

pro Tag gezählt. Zwischenzeitlich war kurz vor 1850 zwischen Rhina und Kleinlaufenburg der Weg vom Rathaus Rhina am Bückle und an der Oeschgermühle vorbei und den steilen Heilig-Geist-Buckel hinab Richtung Andelsbachbrücke als Landstrasse 48 festgestellt worden. 1895 lehnten Gemeinderat und Gemeindeversammlung Kleinlaufenburgs eine Kostenbeteiligung an der Entschärfung der Verkehrsverhältnisse am Heilig-Geist-Buckel ab.

Bürgermeister Alois Häffner, der 1924 sein Amt antrat, kämpfte im Rat und mit Unterstützung der regionalen Presse engagiert für eine erste komplette Stadtumfahrung. Er wollte in seiner Amtszeit den Fernverkehr aus der Andelsbachstrasse verbannen. Bis 1933 war dies geschafft. Als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme wurde 1929 bis in die frühen 30er-

Jahre der riesige Damm parallel zur Bahnlinie von 200 Arbeitskräften geschüttet. Damit war die erste Stadtumfahrung Laufenburgs von Rhina bis zur Oststadt unter Inkaufnahme des 13-prozentigen Gefälles am Heilig-Geist-Buckel Wirklichkeit geworden. Die Landstrasse 48 wurde am 26. März 1934 zur Reichsstrasse 34 und am 6. August 1953 zur Bundesstrasse 34. Laufenburg wuchs jedoch nach Norden und übersprang mit seiner Siedlungsfläche die B 34. Es sollte 70 Jahre dauern, bis Anfang 2000 mit der Rechtskraft und Baureife für den A 98-Abschnitt Murg–Laufenburg–Hauenstein eine neuerliche Entlastung für Murg, Rhina, Laufenburg, Luttingen und Hauenstein und die geplagte Bevölkerung in Sichtweite kommt.

Der Ausbau im Rheintal darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Strassenbau im Hotzenwald weit hinter den Ausbauten in anderen badischen Landesteilen zurückblieb. Erst das Sanierungsprogramm Hotzenwald des Landes brachte ab 1952 einen grosszügigeren Ausbau und die lang geforderte West-Ost-Strasse im Hotzenwald. Das Verdienst, die erste Verkehrsgeschichte des westlichen Hotzenwaldes geschrieben zu haben, kommt Altbürgermeister Fridolin Thoma zu, der 1985 in der Ortschronik Rickenbach die Geschichte des späten Strassenbaus im Hotzenwald, der unerfüllten Eisenbahnpläne St. Blasien–Rheintal, der Kutschen-Ära und der Erschliessung durch die Omnibusse vom Hochrhein- und Wehratal aus aufgearbeitet hat.

Mit einer vierstreifigen, richtungsgtrennten Autobahn unter der heutigen Bezeichnung A 3 Basel–Zürich war das untere und das obere Fricktal bereits 1958 in die Planung Schweize-

risches Nationalstrassennetz einer Kommission des Eidgenössischen Departements des Innern aufgenommen worden. Das Fernstrassenkonzept des Bundes sah vor, hochrheinparallel von Basel bis ins Sisseler Feld mit den Anschlussstellen Rheinfelden und Eiken zu bauen. Der Raum Laufenburg sollte über die Autobahnanschlussstelle Eiken an das Fernstrassenetz des Bundes angebunden werden, weil eine Autobahnplanung ab Eiken rheinaufwärts bereits früh verworfen wurde. Ab Eiken sollte die Autobahn nach Südosten abschwenken, eine Anschlussstelle Frick an der Staffeleggstrasse und einen Halbanschluss Effingen erhalten, parallel zur alten Bözbergstrasse führen, den Jura hoch (Hochbrücke) oder tief (Tunnel) queren und westlich von Baden im Birrfeld Anschluss an die heutige A 1 finden. 1974 erreichte die heutige A 3 von Basel ausgehend den vorläufigen Endpunkt Frick. Es dauerte noch 22 Jahre, bis der Lückenschluss Frick–Bözbergtunnel–Birrfeld am 17. Oktober 1996 vollendet war.

Bereits 1963 wurde das erste generelle Projekt für diesen Abschnitt skizziert; 1967 lag die Variante mit einer Hochbrücke zwischen Villnachern und Brugg öffentlich auf. Danach beschlossen Bundesrat und Aargauer Regierungsrat ein neues Projekt mit einem Bözbergtunnel. Dieser war 1974 ausführungsreif, wurde aber nochmals gegen ein verbessertes Hochbrückenkonzept abgewogen. 1980 genehmigte der Bundesrat dann doch die Tunnelvariante. Das Ringen um die Linienführung ging dennoch weiter, vor allem aus Rücksicht auf das Thermalbad Schinznach. 1982 folgte ein gegenüber dem generellen Projekt wesentlich besserter Vorschlag. Nach

der öffentlichen Auflage und dem Abschluss der Rechtsverfahren beschloss der Regierungsrat 1986 erneut Verbesserungen: Es ging dabei im Wesentlichen um eine Verlängerung des Bözbergtunnels und damit um die Schonung des Sagenmühlitalis. Man entschloss sich ferner zu einem Tagbautunnel im Schinznacher Feld. Diese Lösung wurde 1987 vom Bundesrat genehmigt, worauf 1988 mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte. In der Festschrift zur Eröffnung des letzten A3-Ab schnitts wurden die vielen Sicherheitsbemühungen am Bözbergtunnel sachlich beschrieben: *Der 3700 m lange Bözbergtunnel ist mit einer komplexen Industrieanlage vergleichbar. Zahlreiche betriebs- und sicherheits technische Einrichtungen gewährleisten, dass die Benutzer keinen besonderen (nicht akzeptablen) Gefahren ausgesetzt sind. Dazu gehören z. B. Energieversorgung, Beleuchtung, Lüftung, Verkehrs lenkung, Verkehrsüberwachung, Brandmeldung, SOS-Stationen und anderes mehr.*

Übergänge und Passstrassen

Noch ist die Verkehrsgeschichte des gesamten Hotzenwaldes, des Hochrheintales und des Kantons Aargau nicht geschrieben. In mehreren landeskundlichen Veröffentlichungen sind allerdings Ansätze einer verkehrlichen Gesamt schau vorhanden (IVS, Metz R., Schaefer W., Thoma F.). Gerade die Strassengeschichte als Teil der Gesamtverkehrsgeschichte ist trotz Akteneinsicht im Rückblick nur schwer zu interpretieren. Solange die Wege und Strassen ihre Aufgaben erfüllten, wurden sie kaum aktenkundig. Sie tauchen aber in den kartogra fischen Quellen als Bestand auf. Zumeist fan

den die Strassen erst dann Eingang in die Akten und Archive, wenn Petitionen wegen des schlechten Zustandes verfasst wurden, wenn Geld genehmigt werden musste für Neubau ten, Ausbauten oder Reparaturen, wenn Ver kehrsunfälle einen Verkehrsweg ins Rampen licht bringen oder wenn früher hochgestellte Persönlichkeiten eine Strasse oder einen Was serweg befuhren.

Ein besonderes Kapitel muss dabei den Pass strassen gewidmet werden. Der bedeutsamste Pass und sicher der älteste Juraübergang vom Fricktal nach Süden, der Bözberg, ist in seinen baulichen Anfängen schon erwähnt worden. Aktenkundig ist, dass nach 1450 die Bewohner von Brugg und des Amtes Schenkenberg von der bernischen Obrigkeit dazu genötigt wurden, in Fronarbeit die Bözbergstrasse zu reparieren. Die ausgeführten Arbeiten, für die nur die Verpflegung in Form von Brot und Wein abgegolten wurde, waren so dilettantisch, dass 1520 der Chronist Sigmund Fry aus Brugg schrieb, dass der Bözbergweg *zuo semlichen ab gang kumen und so boes, dass den niemand kont, mocht, noch wolt fahren.* Die bernische Obrigkeit war hier am Rande ihres Interessengebietes – trotz hoher Zolleinnahmen – nur selten bereit, Mittel zum Strassenunterhalt einzusetzen. Auch den Gemeinden an der Bözbergroute lag nur wenig daran, Männer, Pferde, Ochsen und Karren im Frondienst zur Verfügung zu stellen. Im 16. und 17. Jahrhundert reissen die Klagen über die dauernd schlechten Wegverhältnisse auf den wichtigsten Verbindungen nicht ab, wie im Inventar historischer Verkehrswege fest gehalten ist. Um 1750 war die Bözbergstrasse wieder einmal vollständig ruiniert. Selbst als die Fuhrwerke das Fricktal und den Bözberg

rheinaufwärts oder über den Hauenstein grossräumig umgingen und sich massive Einbussen in der Staatskasse bemerkbar machten, reagierte die Berner Regierung erst, nachdem auch die österreichische Verwaltung 1754 die Strasse durch das Fricktal bis an die damalige Staatsgrenze bei Hornussen grundlegend instand setzen liess: Unter der Leitung des piemontesischen Ingenieurs Antonio Maria Mirani wird nach vielen Bitschriften zwischen 1775 und 1779 über den Bözberg endlich ein Strassenneubau erstellt, der in der Linienführung weitgehend mit der heutigen Trassenlage der Passstrasse übereinstimmt.

Im Schatten des Bözbergs und des Hauensteinpasses standen immer die Schafmatt (800 m), die Salhöhe (779 m), das Benker-Joch (668 m), die Staffelegg (621 m) und der Bürersteig (550 m), die alle schon im Spätmittelalter als Übergänge genutzt wurden. Selbst der Chatzensteig ostwärts von Effingen, über Oberbözberg Richtung Stilli und nordwärts der Limmat weiter nach Baden blieb unbedeutend, obwohl auf dieser Route nur die Aareüberfahrt bei Stilli bezahlt werden musste, während auf der Bözbergroute in Brugg und Baden Brückenzoll und in Windisch Fährgeld entrichtet werden musste. Diese Passstrassen behielten – mit Ausnahme der Staffelegg – regionalen Charakter. Sie dienten weitgehend als Marktwege zur Versorgung des Aarauer Wochenmarktes. Das erste grosse Strassenbauunternehmen nach der Gründung des Kantons Aargau 1803 war der völlige Neubau der Strasse über die Staffelegg. Diese Verbindung des zuvor österreichischen Fricktales mit der Kantonshauptstadt stellte eine kluge Integrationsmassnahme der aargauischen Politik dar. In

den 80er- und 90er-Jahren des 20. Jahrhunderts wurden diese Arbeiten durch verbesserte Ortsdurchfahrten, abschnittweise Neutrassierungen und Sicherungen in geologisch schwierigem Gelände vervollständigt.

Ein insgesamt flacher Übergang, der jedoch vor dem Ausbau giftige Anstiege bis 25 % verzeichnete, war die Eichener Höhe (472 m) zwischen dem Hochrhein- und Wehratal einerseits und dem Wiesental andererseits. Dieser, bis zur Neutrassierung Hohe Strasse genannte Übergang über das verkarstete, dolinenreiche Dinkelbergplateau von Brennet über Wehr, Hasel, Eichen nach Schopfheim wurde bereits im Mittelalter als wichtige Handelsstrasse von Basel nach Waldshut und Schaffhausen genutzt – allerdings nur im Sommer, da Pferd und Karren im Winter zwischen Schopfheim und Wehr mehrere tiefen, schmalen und steilen Hohlgassen wegen Vereisung nur unter Lebensgefahr hätten passieren können.

Anordnungen der markgräflichen Regierung von 1778, die Steilstrecken durch Neutrassierung zu umfahren, wurden nur mühsam umgesetzt, da sich auch hier die Gemeinden gegen die Frondienste stemmten. Es dauerte 10 Jahre, bis nur kleinste Verbesserungen ausgeführt wurden. Die Absicht der Regierung in Karlsruhe, ersatzweise die Vicinalstrasse von Schopfheim über Dossenbach nach Niederschwörstadt in *guten Stand* zu bringen, brachte vor Ort endlich eigene Aktivitäten: Die Stadt Schopfheim erklärte sich bereit, die Strasse nach Wehr mit einem Staatszuschuss von 10 000 fl auszuführen, wenn sie nicht an einen Bauplan der technischen Behörde gebunden werde. Da man in Karlsruhe nicht auf dieses Ansinnen einging, unterblieb der Aus- und

Neubau. 1844 wurden neue Pläne für eine 21 Fuss breite Strasse aufgelegt.

1857 war dann die Strasse von Wehr bis Schopfheim befahrbar und wurde in den Strassenverband aufgenommen. Damit konnten endlich die Holztransporte auf der 1846 bis 1848 von den Waldbesitzern gebauten Wehrtalstrasse auch ins Wiesental übernommen werden. 1858 und 1859 folgte der Ausbau von Wehr bis Brennet mit einer Verbreiterung in der Ortsdurchfahrt Öflingen von 12 auf 18 Fuss. Nach dem grundlegenden Ausbau der Nachkriegsjahre mit der Nordumfahrung von Eichen, der Westumfahrung von Öflingen und Brennet sowie der noch ausstehenden Fertigstellung der derzeit in Bau befindlichen Umfahrung Wehr ist die B 518 vom Hochrheintal bis zur B 317 vor Schopfheim kreuzungsfrei. Zusammen mit den jetzt mässigen Steigungen über die ehemals gefürchtete Eichener Höhe ist diese Strasse auch dem weiter zunehmenden Strassenverkehr gewachsen.

Furten, Fähren und Brücken

Ein abgeschlossenes Kapitel am Rhein sind die seichten, durchwatbaren, für Pferd und Wagen passierbaren Flussläufe, die Furten. Der Hochrhein besass während Jahrhunderten zwei bekannte und bei niedrigem Wasserstand häufig benutzte Furten zwischen den beiden Gemeinden Wallbach sowie oberhalb von Rheinfelden. Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) vermutet, dass schon der römische Kaiser Konstantinus II. (337–361) 342 die Wallbacher Furt benutzte, als er mit seinen Truppen gegen ein alemannisches Heer kämpfte. Die Einstauungen durch die Kraftwerksbau-

ten von Rheinfelden (1898) und Schwörstadt (1930) beendeten die feuchten Flusspassagen. Unberechenbar war immer der Wasserstand der Sissle. Bis zum Bau der Wuhrhüslibrücke 1851 fanden mehrere Fuhrleute und Zugtiere einen heimtückischen Tod auf dem Weg durch die Furt zwischen Eiken und Laufenburg (nach IVS). Gewannnamen rechts und links des Hochrheins erinnern heute noch bei Kaisten (Furt-Mättli) und zwischen Görwihl und Hogschür (Muckenfurt) daran, dass Bachläufe durchschritten oder durchfahren wurden. Noch Ende der 50er-Jahre wurden am Ibach die Obere Furt, die Mittlere Furt und die Untere Furt für die Holzabfuhr neu gepflastert. Furten waren immer die Ausnahme, denn normalerweise verbanden Fähren oder Brücken die beiden Ufer. Doch Fähren mussten ihren Standort immer wieder geringfügig verändern, weil sich Kiesbänke im Fluss verschoben hatten. Man unterschied zwischen Nebenfähren, vorwiegend für den Personentransport, und Hauptfähren, bestehend aus breiten flossähnlichen Schiffen für Personen, Vieh und Wagen, in Flussabschnitten ohne Brücke oder als Ersatz von zerstörten Brücken. Die heute an Kabeln befestigten Boote als Seil- oder Gierfähren sind erst seit wenig über 100 Jahren in Gebrauch. Im 19. Jahrhundert verknüpften im hier behandelten Hochrheinabschnitt Fähren bei Koblenz, Waldshut, Dogern, Albrück-Schwaderloch, Hauenstein-Etzgen, Stadenhausen-Rheinsulz, Murg-Kaisten, Säckingen-Mumpf, Wallbach-Wallbach, Möhlin-Schwörstadt sowie Herten-Kaiseraugst die gegenüberliegenden Hochrheinufer. Als besonders gut dokumentiertes Beispiel wird hier die Fähre Murg-Kaisten ausgewählt: Die Murger Rheinfähre wird

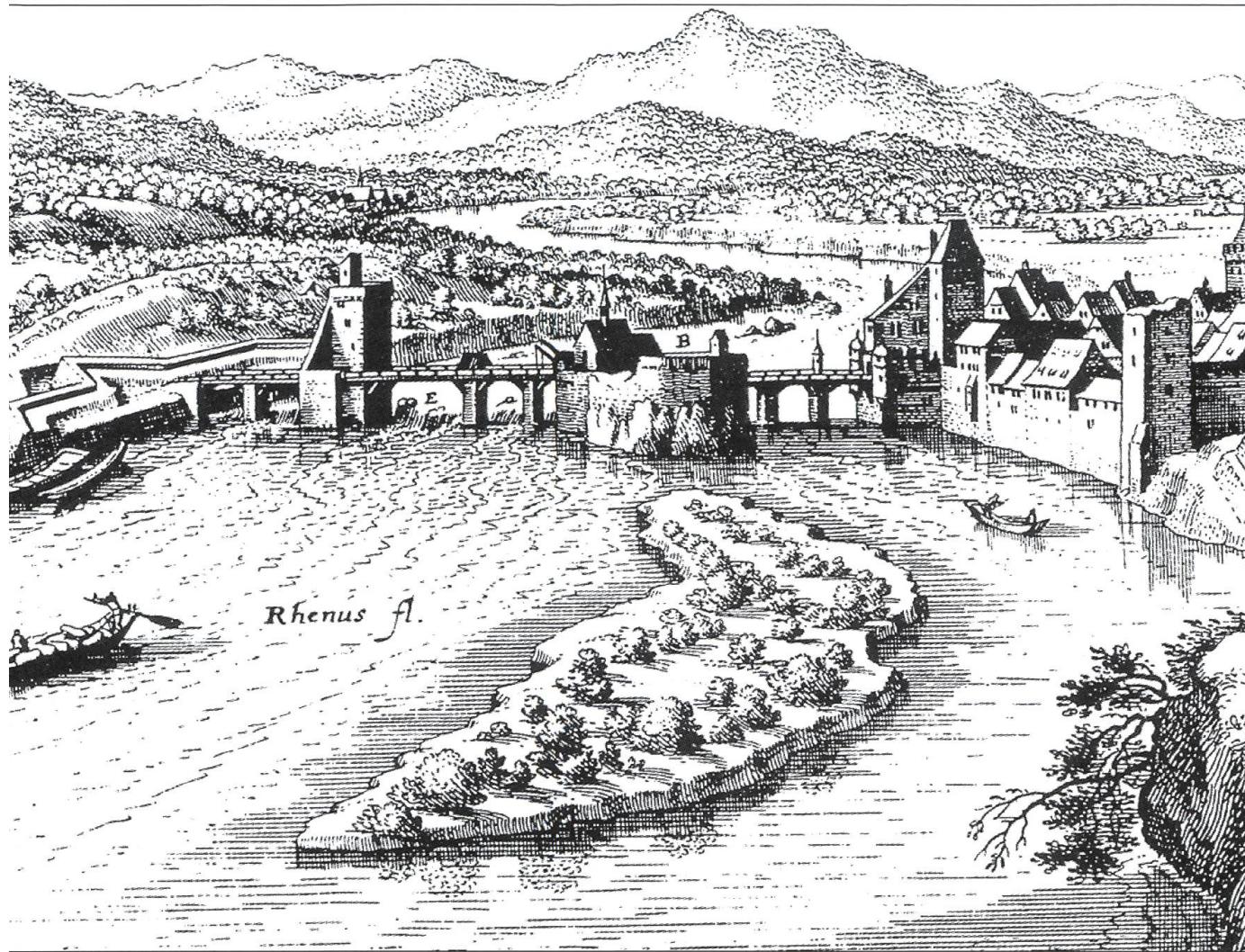
Abb. 2: Rheinbrücke bei Rheinfelden. ▷
(Bild: Kupferstich von Matthäus Merian aus der
«Topographia Alsatiae», 1644)

1428 erstmals genannt. Das Kloster Säckingen vergab das Fahr, d. h. das Recht, Leute und Waren gegen Entgelt überzusetzen, an Murg als Lehnen. Die Fähre konnte trotz der Rheinbrücken in Laufenburg und Säckingen erfolgreich im Warenhandel bestehen. Es wurde ein bescheidener Geleitzoll erhoben, um der Herrschaft Laufenburg *keine Nachteile zu bereiten*. Für grössere Transporte wurden mehrere Fährwaidlinge aneinander gebunden. Der Geleitzoll wurde von jeder Person *so was zu handeln tragt* in Höhe von 1 Kreuzer erhoben. Von jeder Person jüdischen Glaubens wurden für den gleichen Dienst 2 Kreuzer erhoben. Jährlich an Maria Himmelfahrt (15. August) kamen bis ins 18. Jahrhundert die Gläubigen aus dem Fricktal mit der Murger Fähre zur Muttergottes-Wallfahrt nach Murg. Mit Rückgang des Güterverkehrs Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Fähre unrentabel und die Gemeinde Murg entschloss sich, ein Fährschiff für den Personenverkehr zu erwerben. 1900 wurde die Fährordnung zur Beförderung von Personen erlassen. Mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges mussten 1914 alle Fähren am Hochrhein eingestellt werden. Heute besteht als letzte Ganztagessfähre für Personenbeförderung mit Zollstellen an beiden Ufern nur noch das sog. Jüppen-Fahr zwischen Waldshut und Full. Als Ausflugsfähren verkehren am Hochrhein noch Zurzach–Kadelburg, Mumpf–Bad Säckingen und Kaiseraugst–Herten.

Feste Hochrheinübergänge als Brücken existierten in römischer Zeit bei Tenedo (Zurzach) und bei Augusta Raurica (Kaiseraugst), wo sogar zwei Brücken in 550 m Abstand den Rhein querten. Sie hatten keinen Bestand über die Jahrhunderte; in karolingischer Zeit waren sie

zerfallen, abgebrannt oder zerstört. Doch für den frühmittelalterlichen Nord-Süd-Verkehr spielte zumindest eine Brücke über den Hochrhein wieder eine wichtige Rolle, um die Verbindung zwischen den süddeutschen Kaufmannsstädten nach Oberitalien über den Gotthard und die Bündner Pässe sicherzustellen. Die Brücke von Rheinfelden (Abb. 2) zog den Verkehr aus Flandern, vom Niederrhein oder von Frankfurt auf sich. Ein Baujahr ist nicht dokumentiert. Erst ein Hochwasserschadensbericht von 1275 weist nach, dass die Brücke und die Zähringerstadt Rheinfelden als Brückenkopf bereits existierten und bis zum Bau der ersten Basler Rheinbrücke um 1225 die entscheidende Rolle im westlichen Hochrheingebiet gespielt hatten.

Die letzte Rheinfelder Holzbrücke, ab 1805 von Zimmermeister Blasius Baldischwiler erbaut, wurde 1897 ein Raub der Flammen; die Brandursache wurde nie geklärt. Nach einem langen Brückenprovisorium aus Eisenfachwerk wurde 1911/12 die heutige Betonbrücke nach Entwürfen von Guido Hunziker-Habich von dem Zürcher Bauunternehmen Maillart + Cie. ausgeführt. Die Laufenburger Brücke, die ihre Hauptbedeutung immer im West-Ost-Verkehr, im Lokalverkehr und für den Eisen-erztransport aus dem Fricktal zu den rechtsrheinischen Hammerschmieden hatte, ist bereits seit 1207 aktenkundig. Diese Brücke und ihre Nachfolger an der engsten Stelle des Hochrheins taten Jahrhunderte ihre guten Dienste, bis die Pläne zum Kraftwerkbau eine völlig neue Brücke notwendig machten, da der Wasserspiegel erheblich angehoben werden musste. Das Projekt des Ingenieurs Maillart kam zur Ausführung: Die Brücke wurde 1911



in zweibogiger Konstruktion stromabwärts neben der alten Brücke erstellt. Als Material dienten für den Pfeiler Granit- und für die Bögen Betonquader.

In den Colmarer Annalen wird um 1270 erstmals auf eine Säckinger Rheinbrücke hingewiesen. Es ist jedoch nicht geklärt, ob es sich damals um den festen Übergang über den Nordarm des Rheines oder um die Holzbrücke von der damaligen Insel Säckingen nach Süden handelte. Sicher hatte die Holzbrücke die grösste wirtschaftliche Bedeutung, da die wertvollsten Besitzungen des Frauenklosters Säckingen im heutigen Kanton Glarus und im Fricktal lagen. Bereits um 1570 wurde die Säckinger Brücke nach mehrfachen Zerstörungen auf steinerne Pfeiler gesetzt und erhielt ihre heutige Form, die der Säckinger Hochrheinlandschaft bis heute ihr besonderes

Gepräge gibt. Der grösste Teil der heutigen Joch ist jedoch das Werk des Laufenburger Brückenbauers Blasius Baldischwiler, der zwischen 1785 und 1803 das kunstvolle Sprengwerk errichtete. Der Brückenzoll wurde von der Stadt Säckingen bis 1868 erhoben. Die Rheinbrücken Laufenburg, Säckingen, Rheinfelden und Basel wurden mehrfach durch Hochwasser und Eisgang zerstört oder weggerissen. Kriegerische Ereignisse (u. a. im 30-jährigen Krieg und in den französischen Revolutionskriegen) und Brandstiftung liessen die Brücken in Flammen aufgehen. Es dauerte immer wieder schwere Jahre, bis eine Reparatur oder ein Neubau finanziert und verwirklicht war. Die vom Schweizer Geografen Emil Egli in seiner Landeskunde *Die Schweiz als schmucke Schnallen an den Taillen des Hochrheins* geprisenen Kleinstädte kämpfen nun seit Jahren

um neue Rheinübergänge. Die 200-jährige Holzbrücke zwischen Bad Säckingen und Stein wurde 1979 flussabwärts durch die Fridolinsbrücke, eine längs und quer vorgespannte Balkenbrücke im Zuge der B 518, entlastet. Die Städte Rheinfelden und Laufenburg können im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrtausends mit neuen Brücken im Zuge der A 861 bzw. als L 151a rechnen.

Eine technische Rarität war die von Paul Eisenbeis beschriebene fliegende Brücke am Unterlauf des Ibachs, die bis 1949 existierte. Vergleichbar mit der für den Winter demonterbaren stählernen Steffenbachbrücke der Dampfbahn Furka-Bergstrecke existierte im Hotzenwald eine kleine transportable Brücke aus abgezimmerten Holzeinzelteilen, die bei Bedarf von Waldarbeitern jeweils im Sommer über den Bach auf zwei aus Geröllsteinen gesetzten Widerlagern zusammengeführt und im Herbst wieder abgebrochen und zu Hause deponiert wurde.

Die internationale Rheinschifffahrt und die Ausflugsschifffahrt

Die internationale Rheinschifffahrt für den Güterverkehr hat heute in Rheinfelden-Baden ihren Endpunkt. Größenordnung, Kapazität und Einrichtungen des Hafens Rheinfelden sind auch im Jahr 2000 im Wesentlichen die Gleichen wie im Gründungsjahr 1933. Fehlende Erweiterungsmöglichkeiten, der nicht vorhandene Gleisanschluss und schifffahrts-technische Mängel sind nicht behebbare Standortnachteile dieses heutigen Endhafens der Rheinschifffahrt. Der Hochrhein sollte einmal

eine wichtige Grossschifffahrtsstrasse werden, die sowohl bis zum Bodensee führen als auch über die Aare das Mittelland erschliessen sollte. Der Landesentwicklungsplan für Baden-Württemberg fordert 1973 noch den Ausbau zwischen Basel und der Aaremündung als Bundeswasserstrasse gemeinsam mit der Schweiz. Einen Staatsvertrag darüber gibt es bereits seit 1929. Die Rheinkraftwerke werden noch immer in den wasserrechtlichen Konzessionen verpflichtet, erhebliche Vorleistungen für den Bau der Schleusenanlagen zu erbringen. Inzwischen soll der Hochrhein nur noch für einen möglichen Ausbau offen gehalten werden.

Eine deutliche Verbesserung des Fremdenverkehrsangebotes auf dem Hochrhein wurde durch die Ausflugsschifffahrt im Sommer in den Abschnitten Bad Säckingen–Laufenburg–Hauenstein und Bad Säckingen–Schwörstadt sowie durch die Personenfähren, die den Hochrhein queren, geschaffen. Die Basler Personenschifffahrts-Gesellschaft AG betreibt im Sommer die regionale Personen- und Ausflugsschifffahrt zwischen Rheinfelden AG und der Schleuse Kembs (Departement Haut-Rhin) sowie nach Breisach und Mulhouse.

Postrouten und öffentlicher Personennahverkehr in der Fläche

In Zeiten der Postrouten, Postreiter und Postkutschen liefen zwei Hauptlinien von Basel kommend auf die Poststation Stein zu und nach dem Pferdewechsel in Stein weiter nach Zürich und Aarau. Die Wagenpostlinie über die Staffelegg war allerdings erst 1810 einge-

richtet worden. Stein war auch Ausgangspunkt für die Postzweiglinie nach Laufenburg. Ab 1783 wurden Chaisen oder Diligencen (Postkutschen) eingesetzt, die bald die Reiterboten ersetzten. Zwischen Basel und Zürich verkehrte in beiden Richtungen je ein Tages- und ein Nachtkurs mit einer Fahrzeit von 10½ Stunden. Nach der Eröffnung der Eisenbahnverbindung Basel–Hauenstein–Olten und weiter nach Zürich im Jahr 1858 wurden die Personenpostkurse durch das Fricktal eingestellt. Ein um 1500 eingerichteter vorderösterreichischer Hofpostkurs zwischen Innsbruck–Stockach–Schaffhausen–den Waldstädten–Basel und Freiburg, auf dem reitende Boten Briefpost und Geld beförderten, ging im 30-jährigen Krieg ein. Dieser Rittkurs wechselte in Laufenburg auf die linke Rheinseite. 1653 wurde die Post Freiburg–Basel–Schaffhausen–Stockach–Leutkirch–Innsbruck wieder aufgenommen. In den beiden eidgenössischen Städten Basel und Schaffhausen bestanden später österreichische Postämter. In Stockach, wo ebenfalls eine wichtige Posthalterei war, hatte dieser Postkurs Anschluss an die Reitende Post Stockach–Freiburg. Von Basel bis Innsbruck lagen an dieser Postroute über den Fernpass 21 Pferdewechselstationen (darunter in Stein, Waldshut, dem Sitz der Waldvogtei, Lauchringen, Schaffhausen und in Singen a. Htw.). Die österreichischen Postreiter beförderten in ihren Felleisen die Dienstpost zwischen den Regierungsstellen, nahmen aber auch Post von Geschäftsleuten, Adeligen, Geistlichen und Klöstern mit. Eilige Regierungssachen wurden von Extra-Estafetten zugestellt, die Tag und Nacht unterwegs waren. Die Beförderungsdauer zwischen Waldshut und Innsbruck betrug zwei bis

vier Tage. Der Zeitunterschied erklärt sich aus den sehr schlechten Strassen, wie ein Protokoll erahnen lässt: *Zwischen Waldshut und Schaffhausen mussten Fahrzeuge beim Übergang über Wutach, Schlücht und Steina durch eine Furt übergesetzt werden. Die Löcher der Strasse wurden mit Stroh, Reisigbündeln oder mit Steinen aufgefüllt...* Dass der vorderösterreichische Verwaltungsapparat trotz der weiten Entfernungen zwischen den Amtssitzen (Waldshut, Ensisheim, Freiburg, Innsbruck und Wien) so gut funktionierte, war zu einem guten Teil der Organisation der Nachrichtenverbindungen durch reitende Posten zu verdanken.

Vor 1735 verkehrten Postreiter auf der Strecke Innsbruck–Basel einmal wöchentlich. Ab 1735 wurde ein weiterer Kurs eingerichtet. Die Poststrasse von Basel nach Schaffhausen verließ 1752 nach den Eintragungen auf der Homann'schen *Special Post-Karte durch den Schwäbischen Kreis* wie früher von Rheinfelden bis Laufenburg auf der linken Rheinseite, überquerte in Laufenburg den Hochrhein und begleitete ihn am rechten Ufer bis Waldshut.

1781 eröffnete der Kreuzwirt Harrer in Konstanz einen Landkutschenkurs mit Personenbeförderung, der regelmässig wöchentlich zwischen Basel–Schaffhausen–Konstanz und alle 14 Tage zwischen Konstanz und Innsbruck und Konstanz und Freiburg verkehrte. In Waldshut bestand eine wichtige Poststation, die heutige Alte Post. 1763 hatte sich die vorderösterreichische Post mit Thurn und Taxis geeinigt, dass gemeinschaftlich wöchentlich einmal ein Postwagen geführt werden sollte von Basel durch die Waldstädte, Schaffhausen und Radolfzell nach Messkirch. 1797 wurde eine Reitende Post auf der Strecke Freiburg–

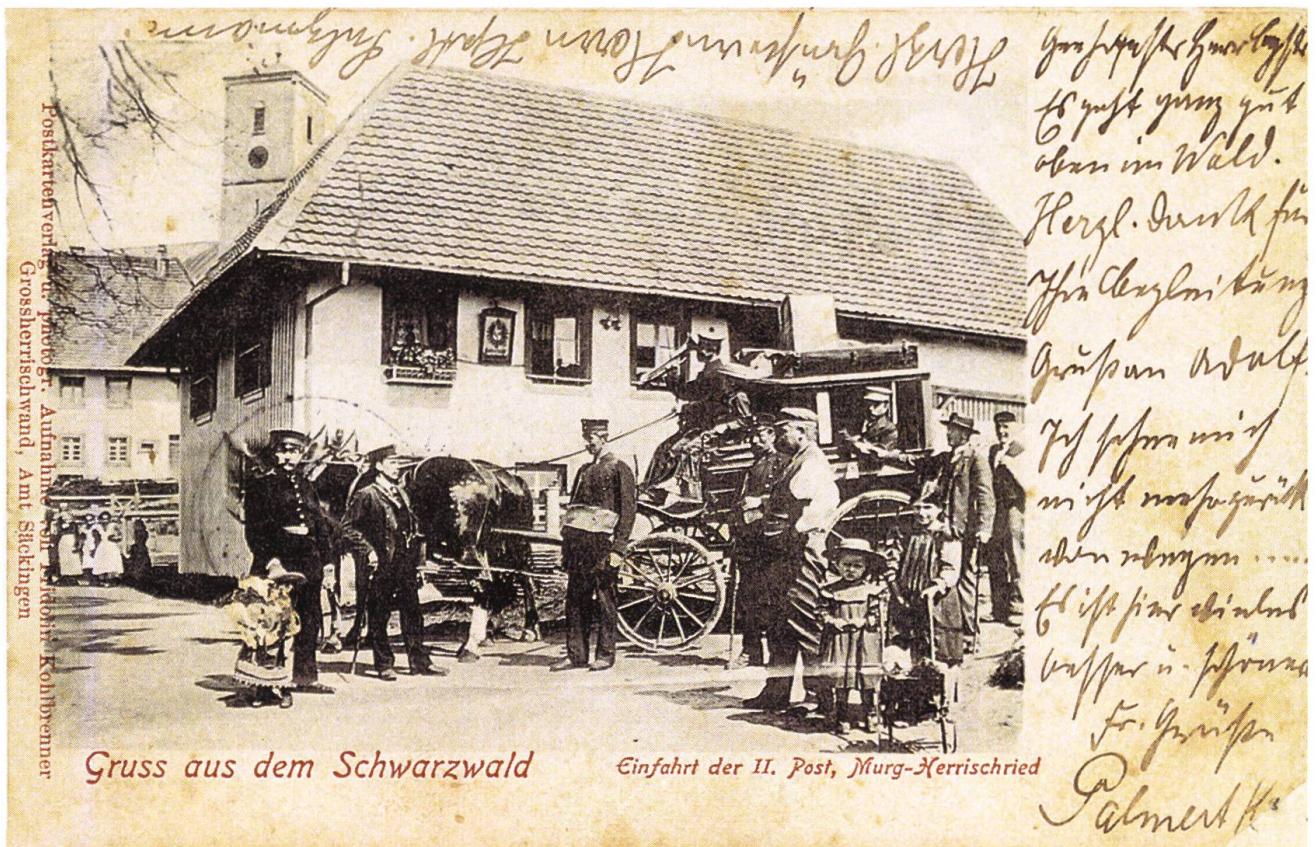


Abb. 3: Die Postkutsche Murg–Herrischried DE.
(Bild: Sammlung Egon Gerteis, Laufenburg DE)

Oberried–Todtnau–St. Blasien–Gurtweil–Schaffhausen eingerichtet. Am 1. August 1811 ging die Thurn- und Taxissche Post an das Grossherzogtum Baden über. Als die Strasse im Abschnitt zwischen Laufenburg und Schaffhausen ausgebaut war, konnte 1815 längs des rechten Hochrheinufers ein Postwagenkurs eingerichtet werden. 1819 wurde die Reitende Briefpost auf der Strecke Lenzkirch–St. Blasien–Waldshut eingerichtet. Von 1859 an wurde im Hotzenwald die Post regelmässig zugestellt. Auf den neu gebauten oder ausgebauten Nebenstrecken waren es zumeist Gastwirte, die Kutschendienste einrichteten. Die Kutschen wurden erst im 20. Jahrhundert durch Omnibusse abgelöst. Ein Beispiel möge dies belegen: Nach mehreren Petitionen an die Hohe Zweite Kammer in Karlsruhe konnte endlich 1867 bis 1869 die Murgtalstrasse durch schwierigstes Gelände ausgebaut werden. Von 1878 bis 1913 fuhr dann die Postkutsche täglich von Murg nach Herrischried (ab 1902 zweimal täglich)

(Abb. 3). Ende Mai 1913 wurde die Pferde-kutsche durch die Kraftpost ersetzt. Sie nutzte ab 1913 die mit Kreismitteln ausgebauten Hotzenwaldstrasse Murg–Niederhof–Hänner–Hottingen.

Einen Postkutschen-Reiseschein (Fahrkarte) mit Vorder- und Rückseite zeigen Abb. 4 und 5.

Vom Dampfross zum Pendolino: Hochrheintal, Fricktal und Wehratal werden lokomotivisch

In nur wenigen hundert Metern Abstand von einander bedienen seit über 100 Jahren die beiden Bahnen Bevölkerung, Handel und Industrie am Hochrhein. Während im Grossherzogtum Baden die Eisenbahn vom Staat gebaut wurde, trieben in der Schweiz den Bau der Bahnlinien Privatgesellschaften voran. Die badische Hochrheinbahn ab Basel wurde 1854 nach schwierigen Vertragsverhandlungen am

Abb. 4: Fahrkarte für eine Postkutschenfahrt von Waldshut nach Jestetten am 19. Februar 1850.

(Bild: Egon Gerteis,
Laufenburg DE)



Oberrhein begonnen. Jahrelang war offen, ob die von Karlsruhe nach Süden führende Bahn Basel als Endpunkt haben sollte oder ob Basel als ausländische Stadt durch eine Tunneltrassierung von Haltingen über Lörrach–Hagenbacher Hof–Degerfelden–badisches Hochrheintal ostwärts umfahren werden sollte. Ergänzend war nur eine Stichbahn Lörrach–Basel in den ersten Verhandlungen. Hilfe bekamen die badischen Eisenbahnbauer sogar von Zürich, wo Handelskreise der grossherzoglichen Regierung anboten, von Waldshut nach Basel rechtsrheinisch eine *Nordbahn* zu bauen, um die topografischen (Bözberg) und politischen

Schwierigkeiten (Kanton Basel-Landschaft) zu umgehen. Der Staatsbahngedanke setzte sich jedoch in Baden durch: Der Abschnitt Basel–Säckingen nahm am 4. Februar 1856 den Betrieb auf. Am 30. Oktober des gleichen Jahres wurde bereits die Strecke Säckingen–Waldshut eröffnet. Die Strecke war für den zweigleisigen Bau trassiert, aber 1856 nur eingleisig in Betrieb genommen worden. Das zweite Gleis folgte mit finanzieller Unterstützung durch die Landkreise Lörrach und Waldshut 130 Jahre später zum Fahrplanwechsel 1987.

Am 26. August 1857 kam es zum Abschluss des *Vertrags zwischen der Grossherzoglich Badischen*

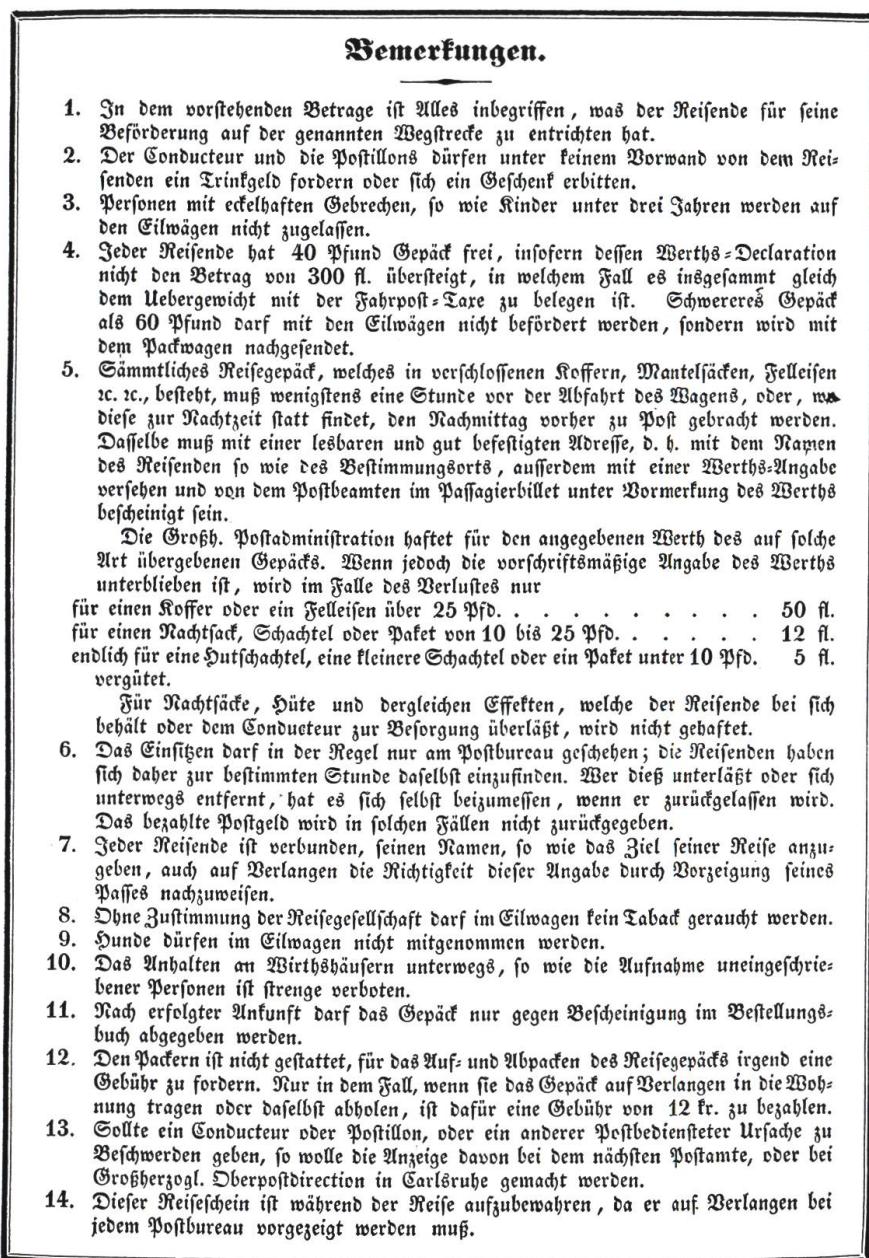


Abb. 5: Rückseite der Fahrkarte mit 14 Vereinbarungen des Reisevertrages.
(Bild: Egon Gerteis, Laufenburg DE)

Eisenbahn und der Schweizerischen Nordostbahn, die Verbindung bei Waldshut betreffend für die Verbindungsstrecke Waldshut–Koblenz–Turgi. Damit spielte Waldshut während 14 Jahren, bis in Basel die Bahnlinien verknüpft wurden, eine bedeutsame Rolle als einzige Übergangsstation zwischen dem badischen und dem schweizerischen Bahnnetz. Der 65 km lange Bahnabschnitt Waldshut–Basel blieb bis heute ohne weitere Eisenbahnbrücke über den Rhein. Der Badische Landtag diskutierte zwar in der Session 1873/74 einen neuen Schienenrheinübergang bei Säckingen, um die Bözbergbahn unter Umgehung von

Basel zu erreichen. Die Idee wurde jedoch aus finanziellen Gründen verworfen. Zwischen 1990 und 1995 diskutierten SBB und DB für den Güterverkehr einen Schienennbypass am rechten Hochrheinufer, der die stark belastete linke Hochrheinseite zwischen Muttenz und Stein entlasten sollte: Sieben Brückenvarianten zwischen Schwörstadt und Dogern wurden untersucht. Die Pläne verschwanden in Bern und Frankfurt wieder in Schubladen, als der Kanton Aargau, die übrigen Kantone der Nordwestschweiz und der Regionalverband Hochrhein-Bodensee deutlich abwinkten.

1858 ging die von der Centralbahn errichtete Strecke Basel–Pratteln–Liestal–Hauenstein–Olten in Betrieb. Die gemeinsam von der Centralbahn und der Nordostbahn gebaute Bözbergbahn von Pratteln über Stein durch den 2526 m langen Bözbergtunnel nach Brugg konnte 1875 den Betrieb aufnehmen. Die noch ausstehende linksrheinische, eingleisige Strecke Stein–Laufenburg–Koblenz wurde ebenfalls gemeinsam von der Centralbahn und der Nordostbahn gebaut, nahm aber erst 1892, also 36 Jahre später als am deutschen Hochrheinufer, den Betrieb auf. 1944 wurde sie elektrifiziert. Ende des 20. Jahrhunderts strichen die SBB zuerst die Schnellzugpaare Winterthur–Basel entlang des linken Hochrheinufers ersatzlos, um dann 1994 auch Koblenz–Laufenburg für den Personenverkehr stillzulegen und durch Post-Omnibusse im Stundentakt zu ersetzen.

Als Teil der vom Reich geforderten, in Abkommen mit dem Grossherzogtum vereinbarten strategischen deutschen Bahnlinien, die eine Nordumgehung der Schweiz sicherstellen sollten, wurde 1890 die Strecke Schopfheim–Wehr–Säckingen mit dem 3164 m langen Fahrnauer-Tunnel eröffnet. Diese seit 1913 elektrifizierte eingleisige Bahn fiel 1971 einem Stilllegungsprogramm der DB zum Opfer und wurde durch einen dichten Busfahrplan ersetzt. Wenn der letzte Abschnitt der DB-Hochrheinstrecke zwischen Murg und Laufenburg-Ost zweigleisig ausgebaut ist, wird durch den Einsatz der Neigetechnik der Regionalexpress RE zwischen Basel und Lindau 52 Minuten schneller als die heutigen Züge verkehren. Rheinfelden, Bad Säckingen und Waldshut-Tiengen werden durch den RE bedient. Das

Unterzentrum Laufenburg erfährt durch Aufgabe des RE-Haltes eine deutliche Abwertung. Insgesamt hat sich der öffentliche Verkehr im Fricktal, im Hochrheingebiet und auf dem Wald in den vergangenen Jahren weiter positiv entwickelt. Bahn- und Busbenutzer können auf ein gutes Angebot mit Anschluss in alle Gemeinden zählen. In Frick halten die INTERREGIO-Züge Basel–Zürich–Chur. Dazu bieten das Y der Regio-S-Bahn Grüne Linie Frick/Laufenburg–Basel–Mulhouse linksrheinisch und die Regionalbahn Basel–Waldshut rechtsrheinisch enge Übergänge in ein flächen-deckendes Busnetz.

Radwege und Radrouten

Das Fahrrad hat in den letzten 20 Jahren eine beachtliche Renaissance erlebt. Dem umwelt-freundlichen Transportmittel fehlt jedoch oft der notwendige Strassenraum. Auf der Aargauer Seite des Rheines haben die Regionalplanungsverbände in den Jahren 1987 bis 1989 eigene Radwegkonzepte erarbeitet. Gestützt auf diese regionalen Konzepte wollte der Regierungsrat in der Legislaturperiode 1997 bis 2001 das kantonale Radwegnetz erarbeiten. Auf der deutschen Hochrheinseite hat der Kreistag Waldshut bereits 1983 ein Radwegeprogramm entlang klassifizierter Strassen verabschiedet, das infolge der Mittelknappheit bei Bund und Land erst teilweise realisiert ist. 1993/94 wurde dieses Radwegeprogramm fortgeschrieben.

Die Stiftung Veloland Schweiz hat seit ihrer Gründung 1995 ihre neun nationalen Routen einheitlich mit Schildern mit weissem Fahrrad auf rotem Grund gekennzeichnet. Nummer 2,

die Rhein-Route, führt vom Bodensee kommend dem linken Hochrheinufer entlang nach Basel. Über die Rheinfelder Rheinbrücke erreicht der Dreiland-Radweg den Aargau. Auch er ist sorgfältig ausgeschildert und führt durch den Sundgau, die Nordwestschweiz und das Markgräflerland. Von Rheinfelden ostwärts bis Möhlin und dann den Möhlinbach aufwärts und ab Gelterkinden die Ergolz abwärts streift dieser mehrfach grenzüberschreitende Radrundweg unseren Untersuchungsraum nur.

Rechtsrheinisch hat der Verband Tourismus Baden-Württemberg zwischen Konstanz und Basel/Lörrach als obersten Teil des sog. Rheintal-Weges den Hochrhein-Hotzenwald-Weg zusammen mit den Landratsämtern ausgeschildert. Als Markierung dient ein grünes Fahrrad auf weissem Grund. Der Weg führt meist auf verkehrsarmen Nebenstrassen bzw. befestigten Wald- oder Feldwegen oder eigenen Radwegen den Hochrhein abwärts. Der Dreiland-Radweg ist von der Rheinfelder Rheinbrücke nordwärts über den Dinkelberg ins untere Wiesental zur Kreisstadt Lörrach und weiter das Kandertal aufwärts markiert.

Den beiden Radfernwanderwegen am Hochrhein mangelt es leider noch an ausgeschilderten Querspannen: Wenn man sich diese beiden Radfernwanderwege als Holme einer Leiter vorstellt, fehlt die Markierung der über Brücken, Stauhaltungen oder Kraftwerke führenden Sprossen der Leiter. Gemeinden beidseits des Rheines und die Hochrheinkommission bemühen sich, diesen Mangel durch grenzüberschreitende Beschilderung zu überwinden. Im Landkreis Waldshut wurden vom Landratsamt in den vergangenen Jahren

33 Radrundtouren als Freizeitangebot zwischen Hochschwarzwald und Hochrhein mit einer Gesamtlänge von rund 800 km ausgeschildert.

Regionale Luftfahrt und Landeplätze

Die Nutzung des Luftraumes über dem Hochrheintal und dem Südschwarzwald hat ihre Grundlage in einer deutsch-schweizerischen Verwaltungsvereinbarung über An- und Abflüge über deutsches Gebiet vom 17. September 1984, die zwischenzeitlich gekündigt ist. Weit unterhalb dieses internationalen Niveaus liegen die Landeplätze und ihr regionaler Flugverkehr im Fricktal, Hochrheintal und auf dem Hotzenwald. Zwischen dem Stadtteil Herten und Rheinfelden DE wird auf 280 m Höhe seit 1974 von der Luftsportgruppe Südwest e. V. ein Sonderlandeplatz unterhalten. Zuvor wurde der Platz von 1951–1974 als Segelfluggelände betrieben. Er wird heute für den Segelflugbetrieb sowie in beschränktem Umfang für den Geschäftsreiseverkehr und den Schulflug genutzt. Nördlich von Hütten (Gemeinde Rickenbach) dient die unbewaldete Kuppe des Heubergs (888 m) wegen der günstigen Aufwinde am Wehra-Abbruch seit 1934 als Segelfluggelände der Luftsportgemeinschaft Hotzenwald e. V.

Der Aero-Club der Schweiz, Sektion Fricktal-Schupfart, betreibt seit 1966 bei Schupfart ein Flugfeld mit Grasbelag, das primär dem nicht gewerbsmässigen Flugsport mit Motor-, Heli-kopter- und Segelflug sowie dem Schulflug dient. Als gewerbsmässiger Luftverkehr sind

auch Taxi- und Transportflüge möglich. Der Aero-Club war von 1947 bis 1965 in Sisseln (300 m) auf einem unbefestigten Rasenplatz beheimatet und musste aufgrund der Geländekäufe für die Industrieansiedlungen auf die Jurahöhen bei Schupfart (545 m) ausweichen. Geradezu in Vorahnung des späteren Flugbetriebes ist 1935 eine blaue Fokker der Swissair auf dem Flug vom Basler Sternenfeld nach Dübendorf im Sisslerfeld notgelandet. Die Pas-

sagiere, alle unverletzt, wurden in Taxis zu ihrem Bestimmungsort gefahren. Die Fokker erhielt einen neuen Motor und konnte dann wieder starten. Bei den Krankenhäusern Bad Säckingen, Waldshut, Rheinfelden und den Regionalspitälern Laufenburg CH, Leuggern und Rheinfelden CH sind auf deutscher Seite Sonderlandeplätze für Hubschrauber bzw. Spittalandeplätze auf Schweizer Seite förmlich ausgewiesen und in Betrieb.

Literatur

- BAER, FRANZ JOSEPH: Chronik über Strassenbau und Strassenverkehr im Grossherzogtum Baden. – Berlin 1878.
- Baudepartement des Kantons Aargau, Nationalstrasse 3 – Information. Hefte 1–16. – Aarau 1988–1994.
- Baudepartement des Kantons Aargau, Zur Eröffnung der N 3, Sagenmülitali–Bözbergtunnel. – Aarau 1996.
- BAUMANN, BRUNO: Das Postwesen im Bodenseeraum und am Hochrhein. – In: Archiv für Deutsche Postgeschichte, Heft 1, S. 1–32. – Frankfurt a. M. 1968.
- BÖSCH, RUEDI; DOSWALD, CORNEL; VON CRANACH, PHILIPP; BÜCHLI, ERICH: Das IVS im Kanton Aargau. – In: Argovia 105 (1993), S. 205–250.
- BÖSCH, RUEDI; DOSWALD, CORNEL; GIGER, MATTHIAS; VON CRANACH, PHILIPP (als Bearbeiter) IVS Buwal: IVS Dokumentation Kanton Aargau. – Bern 1996.
- BRONNER, FRANZ-XAVER: Der Kanton Aargau, historisch, geografisch, statistisch geschildert. 2 Bände. – St. Gallen/Bern 1844. Nachdruck Genf 1978.
- Buwal – Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft: Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), Aargau, Begleitheft zur IVS-Dokumentation im Rahmen der Vernehmlassung im Kanton. – Bern 1998.
- Eidg. Departement des Innern, Kommission für die Planung des Hauptstrassennetzes. Das Schweizerische Nationalstrassennetz. – Bern 1958.
- ELLESER, RUDOLF: Strassen- und Brückenbau im Südwesten. 1945–1985. – Bad Säckingen.
- ENDERLE-JEHLE, ADELHEID: Aus der Geschichte von Wallbach. – Bad Säckingen 1985.
- Die Geschichte der Gemeinde Murg mit den Ortsteilen Hännler, Niederhof und Oberhof. – Murg 1994.
- GERBER, RAINER: 125 Jahre Basel–Waldshut, Jubiläum der Eisenbahn am Hochrhein. – Freiburg 1981.
- Koordinationsausschuss *Brückeneinweihung* Stein AG–Bad Säckingen: Festschrift Brückenfest und Einweihung der neuen Fridolinsbrücke Bad Säckingen–Stein AG. – Bad Säckingen 1979.
- KUNTZEMÜLLER, ALBERT: Die badischen Eisenbahnen, – In: Oberrheinische Geographische Abhandlungen Heft 3, 1940.
- METZ, RUDOLF: Geologische Landeskunde des Hotzenwalds. – Lahr 1980.
- MILLER, KONRAD: Die Peutingersche Tafel (Neudruck). – Stuttgart 1962.
- Museumsverein Laufenburg: Brücken, Fähren, Furten. Ausstellungsschrift. – Laufenburg 1985.
- SCHAEFER, WOLFGANG: Hochrhein – Landschafts- und Siedlungsveränderung im Zeitalter der Industrialisierung. Forschungen zur deutschen Landeskunde. Band 157. – Bad Godesberg 1966.
- SCHARF, HANS-WOLFGANG: Die Eisenbahn am Hochrhein. Band 1, Von Basel zum Bodensee 1840–1939. – Freiburg 1993.
- SCHARF, HANS-WOLFGANG: Die Eisenbahn am Hochrhein. Band 2, Von Basel zum Bodensee 1939–1992. – Freiburg 1993.
- SCHARF, HANS-WOLFGANG: Die Eisenbahn am Hochrhein. Band 3, Die Strategischen Bahnen in Südbaden. – Freiburg 1993.
- SCHIBLI, MAX; GEISSMANN, JOSEF; WEBER, ULRICH: Aargau – Heimatkunde für jedermann 4. Auflage. – Aarau 1983.
- SCHNEIDER, BORIS: Eisenbahnpolitik im Aargau, Dissertation ETH Zürich 1959.
- SCHWENDEMANN, FRANZ: Der Hochrhein – Trennende Staatsgrenze oder Chance vielfältiger Verflechtungen? – In: Vom Jura zum Schwarzwald 59 (1985), S. 41–60.
- SCHWENDEMANN, FRANZ: Perspektiven und raumordnerische Probleme der Strassenverkehrsentwicklung im deutsch-schweizerischen Hochrheingebiet. – In: Badische Heimat 68 (1988), S. 5–13.
- SCHWENDEMANN, FRANZ: Kurze Verkehrsgeschichte von Laufenburg. – In: 2000 Jahre Region Laufenburg, Ausstellungsschrift des Museumsvereins Laufenburg. – Laufenburg 1999, S. 82–89.
- THOMA, FRIDOLIN: Die Verkehrserschliessung. – In: Rickenbach. Geschichte der Einung, des Kirchspiels und der Gemeinde. – Konstanz 1985, S. 161–168.
- Verein für Briefmarkenkunde Aarau. Postgeschichte von Aarau. – Aarau: 1988.
- Verein Haus Salmegg e. V.: Die Rheinfelder Brücken im Wandel der Zeit. Begleitheft zur Ausstellung. – Rheinfelden (Baden) 1990.